

door Roger JANSOONE

1. DE ZEEVISSERIJ AAN DE VOORAVOND VAN W.O.I

De jaren net voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog waren voor onze visserijsector bijzonder gunstig. In 1913 waren er in Oostende niet minder dan 29 grote stoomtreilers, en de rederijen (en uiteraard ook alle toeleveringsbedrijven) deden schitterende zaken. Samen met de prestigieuze opgang van Oostende als internationaal vooraanstaande badstad en kuuroord ("Ostende, Reine des Plages") betekende dit al met al dat Oostende zich op vrij korte tijd van een onaanzienlijke vissershaven had ontwikkeld tot een welvarende stad en een nationaal en internationaal centrum voor handel, contacten en politiek.

Om een klaar inzicht te krijgen in wat hierna volgt, is het wel nodig vooraf even na te gaan waardoor die visserijsector op zo korte tijd een dergelijke vlucht had kunnen nemen. Aan de basis van die merkwaardige opgang lag ongetwijfeld een vrij spectaculaire technische evolutie. Gedurende vele eeuwen waren technische ontwikkelingen binnen het visserijbedrijf zeker niet ophefmakend. En wanneer er al eens een technische vernieuwing werd ingevoerd, dan gebeurde dat nooit in een snel tempo. Ook in de structuur van het bedrijf kwam er zelden enige noemenswaardige verandering.

Vanaf omstreeks 1875 kwam echter plots en vrij vlug alles in beweging, en dit met name door het invoeren van de stoomvisserij (in 1884), onmiddellijk voorafgegaan door het in gebruik nemen (vanaf 1874) van ijs als bewaarmiddel van vis aan boord; ijs en stoomvisserij waren immers onafscheidelijk met elkaar verbonden, in die zin dat het ene zich niet volledig kon laten gelden zonder het andere, en beide aldus elkaar voortreffelijk aanvulden. Het invoeren van ijs als bewaarmiddel ging overigens gepaard met het invoeren van het "gutten" (wegnemen van de ingewanden) tijdens de reis en dit onmiddellijk na iedere sleep, wat dan, alles samen, de houdbaarheid van het product optimaal ten goede moest komen.

Het snel invoeren van de stoomvisserij (een Engelse uitvinding) was geen toeval, gelet op de toenmalige zeer drukke vishandel tussen Engeland en België, waardoor technische innovaties van Britse herkomst zeer snel bij ons ingang konden vinden. In 1887 (slechts tien jaar na het invoeren van de stoomvisserij in Engeland) waren er trouwens reeds ruim 2.000 stoomtreilers die onder Britse vlag de zeevisserij beoefenden.

De razendsnelle expansie van de Oostendse stoomvisserij (met name de vloot van Louis DOSSAER) hield echter duidelijk geen gelijke tred met de opnamecapaciteit van de markt, die reeds voordien vrij regelmatig oververzadigd was door rechtstreekse aanvoer van Britse treilers in Oostende. Het was immers zo, dat door een gunstige geografische ligging en door uitstekende spoorverbindingen, Oostende een centraal knooppunt geworden was voor de distributie van verse vis tot zeer ver in het hinterland. Maar deze verdere verstoring van een aldus reeds zeer wankel evenwicht gaf aanleiding tot heel wat ongenoegen bij de vissers uit de traditionele zeilvaart, en dit zowel tegen DOSSAER en zijn stoomtreilers als tegen de invoer van "Engelse" vis. De hetze tegen de Engelsen werd bovendien nog aangewakkerd door het feit dat onze vissers al een aantal jaren in onmin leefden met hun Engelse collega's, die door het uitzetten van drijfnetten voor de Engelse kust, voortdurend verwickeld waren in incidenten met Belgische vissersvaartuigen.

We risk our lives to bring you food
It's up to you not to
waste it



"A Message from our Seamen"

1. Britse affiche (1917) : "We risk our lives to bring you food"

Op 23 augustus 1887 sloeg het vuur in de pan, met de zogenaamde "vissersopstand", eigenlijk veeleer een plotse uitbarsting van een aanslepend ongenoegen. Dit spontaan volksverzet ging echter - door het ondoordacht optreden van de Burgerwacht (niet te verwarren met de Rijkswacht) - niet alleen gepaard met doden en gewonden, maar werd ook nog gevolgd door een harde repressie waardoor een vrij groot aantal personen door de rechtbank in Brugge werden veroordeeld tot zware straffen. Door een en ander werd duidelijk een diepe wonde geslagen in de Oostendse visserijgemeenschap, een wonde die blijkbaar nog niet geheeld was aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog.

Maar de opgang van de Oostendse stoomvisserij was niet meer te stuiten. Want intussen was in 1885 een naamloze vennootschap opgericht voor het uitreden van stoomtreilers, nl de "Société Anonyme des Pêcheries Ostendaises", en werden alhier in datzelfde jaar op de Oostendse scheepswerf DE COENE de eerste twee stoomtreilers gebouwd. Vanaf 1893 begon de stoomvloot in Oostende aldus een nieuwe expansie te kennen, zodat deze vloot net vóór het uitbreken van W.O.I reeds 29 eenheden telde.

De stagnatie tot in 1893 was evenwel ook het gevolg van overbevissing en uitputting van de visgronden, en dit precies door het invoeren van de stoomvisserij, waarvan de vangcapaciteit veel hoger lag dan in de zeilvaart. Die verminderde aanvoer (samen met, na de rellen van 1887, een felle daling van de Britse invoer) bracht uiteraard een gevoelige stijging van de visprijzen met zich mede, ... maar daar had niemand baat bij omdat de besommingen in het beste geval op hetzelfde peil bleven doch vaak ook begonnen te slinken.

In 1888 had de Belgische regering het trouwens nodig geacht, een speciale onderzoekscommissie op te richten (voorgezeten door de Gouverneur van West-Vlaanderen Baron RUZETTE) om nu eens terdege na te gaan, waar precies het schoentje wrong in de zeevisserijsector, en om vervolgens passende en concrete voorstellen in te dienen. Het kan verbazing wekken dat het verre "Brussel" destijds zoveel, en vooral ook zo snel, aandacht ging besteden aan tijdelijke moeilijkheden in een (althans geografisch) economisch randgebeuren. Men mag hierbij evenwel niet uit het oog verliezen dat de vissershaven en de vismijn van Oostende sedert 1877 een snelle bloei hadden gekend met als hoogtepunt, in 1884, een totale bruto-besomming van 4.072.000 (toenmalige) frank (een voor die tijd aanzienlijk bedrag), en dit hoog peil bleef nog aanhouden tot in 1888.

Deze zeer gunstige ontwikkeling was in Brussel niet onopgemerkt voorbijgegaan in een periode waarin kapitaalkrachtige beleggers op speurtocht waren naar nieuwe, winstgevende sectoren, en hierbij de zeevisserij "ontdekt" hadden (cfr de oprichting van S.A. de Pêcheries Ostendaises). Tevens is het niet uitgesloten dat hierin – achter de schermen – de hand mag gezien worden van Koning Leopold II, die toen immers grootse plannen had met betrekking tot Oostende als Koningin der Badsteden.

Doch dit "bedrijf in de kering" kende ook nog andere dan louter technische en economische ontwikkelingen (en verwikkelingen). Tot in de tweede helft van de 19^e eeuw was er gedurende al die eeuwen nooit sprake geweest van specifiek visserijonderwijs. Traditioneel was immers de kustvisserij de harde doch ook zeer doeltreffende kweekschool voor jonge vissers. Maar allengs werd het invoeren van visserijonderwijs een echte noodzaak naarmate genoemde technische evoluties zich begonnen af te tekenen.

De eerste scheepsjongensschool die van overheidswege in 1867 te Oostende werd opgericht (de "Ecole des mousses"), was nochtans niet echt en bewust bedoeld voor de opleiding van jonge vissers. Het lessenpakket deed immers veeleer denken aan een maritieme cadettenschool, en de leerlingen waren trouwens doorgaans niet afkomstig uit visserijmiddens (vooral kinderen van loodsen). De reders staken hierover hun ongenoegen dan ook niet onder stoelen of banken. Om hieraan tegemoet te komen, werd in 1886 te Oostende in de Stedelijke lagere school een afzonderlijke visserijafdeling opgericht. En kort daarop werd in 1888, eveneens te Oostende, door de visserijaalmoezenier E.H. Henri PYPE (beter bekend als "Paster Puupe") de Vrije Visserijschool opgericht. Hierna kwam nog een Vrije Visserijschool in Blankenberge (1890) en in Heist (1904) en Nieuwpoort (1904), evenals (in 1897) het schoolschip 0.154 "Septentrion".

Oostende was intussen, dank zij de stoomvisserij, de thuishaven geworden van de Ijslandvaart. De stoomvisserij, samen met de hiermede gepaard gaande inbreng van kapitaalkrachtige ondernemingen, had het mogelijk gemaakt dat deze verre visserij vanaf het einde van de 19^e eeuw

niet langer werd gemonopoliseerd door Noordfranse vissershavens. Want daar was er bestendig wél voldoende inbreng van kapitaal om deze vrij dure (maar ook zeer winstgevende) visserij te kunnen financieren. De bemanningen voor deze Franse schepen werden overigens in ruime mate geleverd door Belgische vissersgemeenschappen (De Panne, Adinkerke, Koksijde, Oostduinkerke, Nieuwpoort).

Het invoeren van de stoomvisserij opende hier vanzelfsprekend totaal nieuwe perspectieven zowel qua aanmontering als wat betreft vlootstructuur en visgronden. Aanvankelijk, vooral in de experimentele fase, werden de traditionele en bekende, verre visgronden bevist. Doch ingevolge de overbevissing (veroorzaakt precies door de stoomtreilers) werd hun actieradius vanaf 1893 al vlug en noodgedwongen heel wat groter. De nieuwbouw moest zich eveneens aanpassen: de nieuwe stoomtreilers werden groter, evolueerden van hout naar staalconstructies en van een compound- (30 à 40 PK) naar een triple expansie-stoommachine (50 PK), met een snelheid van 9 à 10 in plaats van 7 à 8 knopen.

Dit werd overigens zeer sterk in de hand gewerkt door een technische innovatie die voor de verre visserij precies op tijd kwam, nl de uitvinding in 1893 (door HERDER uit Aberdeen) van de "otter trawl", bij ons beter bekend als bordentreil (of plankenvisserij). Omdat de opening van het net nu niet langer afhankelijk was van de lengte van de korrenstok, werd de vangcapaciteit van deze "plankenvisserij" sterk opgedreven.

Maar voor de zeilvaart betekende dit dan ook de uiteindelijke doodsteek, want voor de zeilsloepen was deze nieuwe en zeer rendabele techniek duidelijk niet weggelegd (wegens gebrek aan trekkracht). Maar die doodstrijd zou nog vrij lang duren, en wel tot nog net vóór 1914, vooral dank zij een andere technische innovatie, nl. het in gebruik nemen van de "donkey" (een stoommachine voor het in beweging brengen van de kaapstander voor het inhalen van het net) waardoor het rendement van de sloepen aanzienlijk verhoogde. Een economische meevaller speelde hierin ook nog een rol, nl. de zeer gunstige periode 1898/1903, als gevolg van de geslaagde marktaanpassing van handel en afzet aan het (qua vissoorten) sterk gewijzigd aanbod ingevolge het bevissen van tot dusver niet ontgonnen visgronden. Zelfs wanneer vanaf 1904 (en tot 1910) de visprijzen sterk beginnen te dalen, dan nog werd dit in ruime mate gecompenseerd door de enorme aanvoer, zodat globaal de bruto-besommingen toch enigszins op peil bleven.

(wordt vervolgd)

ILLUSTRATIES :

- Britse affiche (1917) "We risk our lives to bring you food"
- B. Heins "Plattegrond van Oostende" (1906): geeft een nauwkeurig overzicht van Oostende aan de vooravond van W.O.I, incl. de nieuwe wijken zoals het Westerkwartier en de Vuurtorenwijk